

Cotxes i accidents (I): la posició del Tribunal Suprem

Fernando Gómez Pomar*

Sumari

- *Accidents de trànsit: la magnitud del problema*
- *Els casos que arriben al Tribunal Suprem: quins i per què*
- *L'enteniment de la responsabilitat objectiva pel Tribunal Suprem*

En aquest treball s'analitzen algunes qüestions plantejades per l'aplicació pel Tribunal Suprem, durant els anys 1996, 1997, 1998 i 1999, de les regles de responsabilitat civil als accidents de circulació. En particular, es pretén mostrar i explicar la manca de representativitat, qualitativa i quantitativa, de la jurisprudència del Tribunal Suprem en el que és, a causa de la importància del seu impacte real i de la seva percepció social, el primer sector de danys accidentals a la societat espanyola. S'exposen, així mateix, els principals plantejaments teòrics adoptats per la Sala 1^a del Tribunal Suprem i se'n critiquen alguns que presenten una fonamentació teòrica més feble.

En el segon lliurament per InDret del treball sobre aquest sector del Dret de danys es presentarà una aplicació de la teoria econòmica dels accidents i l'assegurança als principals problemes que en aquest àmbit de la realitat susciten l'assegurança de responsabilitat civil i la seva regulació jurídica.

• ***Accidents de trànsit: la magnitud del problema***

El 1998 es van produir a Espanya 97.750 accidents de trànsit amb víctimes. Aquesta xifra d'accidents es traduí en 5.957 morts, 34.664 ferits greus i 106.713 ferits lleus [*Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, Anuario Estadístico General* (1998)].

Les dades desglossades segons el tipus d'accident i el lloc on s'esdevingueren es poden veure en el quadre presentat a l'Apèndix 1.

A Espanya, els accidents de trànsit són la primera causa de mort traumàtica (per lesions) i, almenys pels homes, es troba entre les 10 principals causes de mort per qualsevol concepte, considerant el conjunt de grups d'edat. No obstant, pel que fa a la població de 5 a 24 anys són la primera causa de mort en ambdós sexes i la segona de la població de 25 a 34 anys. Fins i tot en el grup d'edat de 35 a 44 anys són la segona causa de mort entre els homes i la tercera entre les dones [Antoni PLASENCIA y Salvador MONCADA, "Accidentes", *Informe SESPAS* (1999)].

Segons dades de MAPFRE, el sector assegurador gastà el 1998 més de 330.000 milions de pessetes en compensacions de danys personals i 470.000 milions de pessetes en danys materials. El cost mig d'un accident amb víctimes fou per les asseguradores d'1,2 milions de

pessetes, però 300 casos van superar els 100 milions de cost (és a dir, un 1% de les víctimes rebé el 8% de les indemnitzacions).

D'altra banda, les mateixes fonts estimen que el cost directe total dels accidents de trànsit suposaria augmentar en un 60% els costos assumits per les companyies asseguradores. Per calibrar el cost social total s'hi haurien d'afegir els costos indirectes (cost de les polítiques públiques de reducció de la sinistralitat, cost de l'administració de justícia, cost de les infraestructures associades als vehicles de motor).

A la vista d'aquestes xifres, no és estrany que quan hom imagina hipotèticament un accident amb resultat de lesions o de mort, l'accident de cotxe sigui el primer que li vingui al cap. Tampoc ho és, d'altra banda, que els accidents de trànsit hagin constituït l'àmbit paradigmàtic d'aplicació d'una regla de responsabilitat objectiva i de l'obligatorietat de l'assegurança de responsabilitat civil, i que hagin servit amb preferència a altres escenaris com a il·lustració del model econòmic dels accidents bilaterals formulat i perfilat pels teòrics de l'anàlisi econòmica del Dret en els darrers vint anys.

- ***Els casos que arriben al Tribunal Suprem: quins i per què.***

a) Els casos que arriben al Tribunal Suprem segons la modalitat d'accident

Tenint en compte els nivells de sinistralitat de la circulació rodada, el número de sentències del Tribunal Suprem que s'ocupen d'accidents de trànsit en el trienni 1996-1998 és comparativament molt reduït: una mica menys d'una trentena de sentències de la Sala 1^a, una vintena de la Sala 3^a i un número insignificant de la Sala 2^a.

En termes qualitatius, en canvi, els casos resolts pel Suprem ofereixen una representació satisfactòria de les principals modalitats d'accidents de circulació, tal i com els classifica la *Dirección General de Tráfico*: col·lisions, atropellaments, sortides de la calçada i obstacles a la calçada.

No obstant, diversos esbiaixaments són perceptibles a la mostra de decisions del Tribunal Suprem, en comparació amb la incidència estadística global dels diferents tipus d'accidents. Com pot comprovar-se mitjançant tan sols la confrontació de les respectives proporcions de la mostra general d'accidents i en la de decisions de les diverses Sales del Tribunal Suprem, els **accidents provocats per obstacles** de tota mena **a la via** estan notablement sobrerrepresentats a la jurisprudència del Tribunal Suprem i, en menor mesura, també ho estan els que suposen la **sortida del vehicle de la calçada**. Per contra, les **col·lisions** entre vehicles en marxa es troben clarament infrarepresentats en el conjunt de resolucions del Tribunal Suprem en matèria d'accidents de circulació.

Alguns d'aquests esbiaixaments poden ser explicats, certament, amb facilitat en funció de les restriccions intrínseques a alguna de les jurisdiccions. Així, no és gens estrany que la Sala 3^a del Tribunal Suprem es pronunciï exclusivament sobre casos d'accident de trànsit esdevingut a conseqüència de la presència d'un obstacle o del mal estat de la via de circulació:

únicament - o gairebé - en aquestes circumstàncies resulta imaginable imputar la responsabilitat per l'accident a una Administració pública. En casos d'atropellament de vianants o de col·lisió de vehicles en marxa es ventila la responsabilitat entre els privats, a la que és aliena la jurisdicció contenciosoadministrativa.

Els esbiaixaments específics presents a les resolucions de la Sala 1^a són de més difícil explicació. Tal com es pot esperar, a la jurisdicció civil és molt notable la presència de **col·lisions entre vehicles en marxa** - tot i que no amb la intensitat suficient per tal de compensar-ne l'absència a la Sala 3^a - i, encara que en menor mesura, la d'atropellament de vianants. No ho seria tant, però, que també a la Sala 1^a els obstacles a la calçada es trobin en un percentatge de sentències (molt inferior, en qualsevol cas, al percentatge que representen a la Sala 3^a, cosa que sí s'aproxima a allò previsible) superior a la incidència estadística general d'aquesta modalitat d'accident de trànsit. D'altra banda, és significativament alta a la jurisdicció civil a la jurisdicció civil la presència de **demandes contra l'empleador** del conductor accidentat i, per això, el nombre de vehicles industrials o agrícoles que hi apareixen involucrats.

Vegem quins són els percentatges per cadascuna de les modalitats d'accident dins de la tipologia utilitzada per la *Dirección General de Tráfico*.

En termes percentuals respecte del total de sentències del Tribunal Suprem sobre la matèria, les **col·lisions entre vehicles en marxa** representen al voltant del **30%**. D'acord amb les estadístiques de la DGT, en canvi, un 60% dels accidents amb víctimes suposaren la col·lisió de vehicles en marxa.

Pel que fa als casos d'**atropellament de persones**, el percentatge de decisions del Tribunal Suprem (aproximadament un **10%** del total) es correspon *grosso modo*, amb una lleugera tendència a la infrarepresentació, amb la incidència estadística general, segons les dades de la DGT, dels atropellaments en el total d'accidents de circulació amb víctimes (**13%**).

Respecte dels accidents esdevinguts per la **sortida del vehicle fora de la calçada**, aquests representen, en termes percentuals, el **26%** dels casos resolts pel Tribunal Suprem, enfront del **207%** d'incidència general de les sortides de la calçada respecte del total d'accidents de circulació amb víctimes.

En darrer lloc, del total de sentències del Tribunal Suprem en matèria d'accidents de trànsit, un **33%** es refereixen a **obstacles de diversos tipus a la calçada**. Les estadístiques generals de sinistralitat a la circulació, en canvi, recullen només un **3'6%** d'accidents amb víctimes d'aquesta classe, cosa que representa, sens dubte, el desajust més gran entre l'activitat del Tribunal Suprem i la incidència real d'una modalitat d'accident de circulació.

A l'Apèndix 2 es recull el llistat complet dels casos del Tribunal Suprem considerats, així com una síntesi breu dels fets i de la resolució.

b) L'escàs control dels accidents de trànsit pel Tribunal Suprem

A què obeeixen l'escassa representativitat quantitativa i els esbiaixaments tipològics de la casuística del Tribunal Suprem en matèria d'accidents de circulació que s'han vist a l'enumeració anterior?

- a) La principal raó de la migradesa de les decisions del Tribunal Suprem en la matèria és de caràcter processal: l'accés a la cassació està fortament restringit per la major part de les reclamacions indemnitzatòries derivades d'accident de trànsit.
- b) L'alta presència relativa de decisions de la Sala 3^a i, per tant, de casos d'obstacles a la calçada i, en menor mesura, de sortides del vehicle fora de la via i, correlativament, l'escàs pes de la modalitat estadísticament més freqüent d'accident de circulació, que és la col·lisió de vehicles en marxa, s'explica substancialment de la mateixa manera: les restriccions d'accés a la cassació no regeixen en la jurisdicció contenciosa.
- c) Un elevat nombre d'accidents de circulació amb víctimes comporta l'incoació de diligències penals. Aquests procediments penals no finalitzen al Tribunal Suprem, existeixi o no sentència condemnatòria. En aquest segon cas, és a dir, sense sentència penal condemnatòria, el Jutge o Tribunal que hagués tingut coneixement de la causa dictarà una interl·locutòria on es determinarà la quantitat líquida màxim que es pot reclamar com a indemnització, dins dels límits de cobertura de l'assegurança obligatòria (art. 10 del Decret 632/1968, de 21 de març, que aprova el text refós de la Llei 22/1962, de 24 de desembre, sobre Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor). Aquesta interl·locutòria té caràcter executiu als efectes dels articles 1435 i següents de l'encara vigent Llei d'Enjudiciament Civil (art. 15, Decret 632/1968), L'art. 517.2.8 de la nova LEC manté expressament aquest caràcter executiu.
- d) D'altra banda, en absència de procés penal, o bé si tot i existir-ne hi ha hagut una reserva de l'exercici de les accions civils, el judici civil es regeix pels tràmits del judici verbal qualsevol que sigui la quantitat de la indemnització demandada: disposició addicional 1^a de la Llei Orgànica 3/1989, de 21 de juny, d'Actualització del Codi Penal. Fins i tot en el casos en què, per error, s'hagués tramitat la reclamació en judici declaratiu ordinari, no hi ha possibilitat de recurs de cassació, si els fets s'haguessin d'haver jutjat mitjançant un judici verbal: Interl·locutòries de la Sala 1^a 11.6.1996 (RAJ 7860), 25.2.1997 (RAJ 5113) i 15.7.1997 (RAJ 9146); en contra, STS, 1^a, 11.5.1998 (RAJ 3189).

De fet, les restriccions processals esmentades haguessin fet esperable, en cas que no s'hagués alterat la regulació processal vigent, una reducció apreciable del nombre de resolucions del Tribunal Suprem sobre el sector més rellevant de danys accidentals a la societat espanyola. Hagués estat igualment probable una accentuació dels esbiaixaments perceptibles ja clarament a les sentències del trienni examinat en aquest treball: les decisions de la Sala 3^a haurien seguit, hipotèticament, circumscrites al defectuós manteniment o senyalització de la xarxa viària per part de les Administracions públiques corresponents; la Sala 1^a, pel seu costat, sota el règim de la LEC vigent s'hauria continuat limitant previsiblement - "pace" la Sala 4^a - a les reclamacions contra l'empleador per accidents de circulació patits pels seus empleats, així com als derivats d'accidents provocats per la presència a la calçada d'obstacles generadors de responsabilitat d'un tercer (propietari d'animals, per exemple) o per defectes del vehicle (estaríem llavors davant de la responsabilitat del fabricant per productes defectuosos).

No sembla desitjable que col·lisions i atropellaments, que conjuntament representen gairebé les tres quartes parts dels accidents de circulació amb víctimes, hagin de quedar totalment al marge dels pronunciaments del Tribunal Suprem. Per molt que es pugui apreciar la celeritat processal, no sembla massa sensat que el Dret de danys en el sector de sinistralitat més rellevant, com a mínim quantitativament, quedi confiat quasi totalment als Tribunals d'Instància i es desenvolupi al marge dels criteris del Tribunal Suprem. Tal vegada per un convenciment similar del legislador processal anterior de la legislatura anterior, la nova LEC pot determinar que s'inverteixi el procés esmentat: dels arts. 449.3, 466.1 i 477.2 LEC es dedueix que en els processos relatius a indemnitzacions de danys i perjudicis derivats de la circulació de vehicles a motor, serà possible el recurs de cassació si concorre alguna de les dues condicions que recullen els números 2on (quantia superior a 25 milions de ptes.) i 3er ("interès cassacional") de l'art. 477.2 LEC. Aquest canvi en la legislació processal, almenys, sí és benvingut.

- ***L'enteniment de la responsabilitat objectiva pel Tribunal Suprem.***

- a) Les regles legals.

La Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor estableix clarament una regla de responsabilitat objectiva, és a dir, per simple causació del dany, del conductor d'un vehicle a motor per danys a les persones (art. 1, paràgrafs 1er i 2on). Respecte dels danys als béns, la remissió que fa el seu art. 1, paràgraf 3er a l'art. 1902 del CC i a l'art. 19 del derogat Codi penal comporta amb nitidesa la vigència de la regla de la culpa, és a dir, de responsabilitat per infracció de deures de precaució, a més de per causació del dany.

Evidentment, aquesta distinció entre danys personals i materials a efectes d'aplicar una regla de responsabilitat objectiva o una regla de responsabilitat per culpa no sembla respondre a cap fonament teòric reconeixible i compartible. No té gaire sentit que danys derivats d'un mateix fet quedin sotmesos a regles de responsabilitat diferents, especialment si es té en compte que, des de la perspectiva *ex ante* del comportament del conductor, en la immensa majoria dels casos, és impossible separar les situacions en què es pot causar un o un altre tipus de danys: quan el conductor adopta les decisions rellevants pel risc de produir un accident de trànsit, ignora totalment, excepte en casos extrems, si produirà un dany personal, un dany material o bé tots dos (que serà allò més probable). Però, probablement les conseqüències d'aquesta confusió, per les raons que s'esmenten més endavant, no són tant alarmants com es podria esperar.

La Llei també inclou una regla de càrrega de la prova de les circumstàncies exoneradores de la responsabilitat objectiva del conductor que causa danys personals: el conductor haurà de provar la culpa exclusiva de la víctima o la força major aliena a la conducció o al funcionament del vehicle si pretén alliberar-se de responsabilitat.

Formular una valoració amb pretensions de generalitat sobre la preferència legal seria aventurat, en els accidents de trànsit amb víctimes, per la regla de responsabilitat objectiva - tot i que sense oblidar el comportament de la víctima: culpa exclusiva i compensació de culpes -. És cert que les principals indicacions a favor de la responsabilitat objectiva (caràcter inherentment perillós de l'activitat, rellevància dels nivells d'activitat del causant pel risc

d'accident) estan presents en els accidents causats per vehicles a motor. No obstant, seria necessari un major coneixement empíric sobre el pes real d'aquestes variables en la situació real de la circulació de vehicles a Espanya per poder formular un judici definitiu.

b) La interpretació del Tribunal Suprem.

La jurisprudència del Tribunal Suprem inclou afirmacions diverses sobre la comprensió i la interpretació de les regles legals esmentades a l'apartat precedent, que aprofundeixen en dificultats i incerteses, quan no en confusions i equívocs palmaris. Tot seguit s'examinen algunes de les posicions més rellevants del Tribunal Suprem en aquesta matèria.

- La primera es refereix als casos sobre col·lisions de vehicles en marxa. Pel Tribunal Suprem, tot i que es produeixin danys personals, no regeix la responsabilitat objectiva, sinó la responsabilitat per culpa i, a més, qui pretengui la indemnització de danys haurà de provar la culpa de l'altra part: SSTs, 1^a, 17.6.1996; 17.7.1996 i 6.3.1998.

Alguns (Manuel MEDINA CRESPO, *Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas*, 110 (1996) i Juan F. GARNICA MARTÍN “ *Inversión de la carga de la prueba y enjuiciamiento de los daños recíprocos sin prueba de culpa en la responsabilidad civil del automóvil: Crítica a una jurisprudencia equivocada* ”, La Ley (1999)) han criticat obertament aquesta posició per entendre que amaga un retrocés indesitjable cap al subjectivisme en la responsabilitat per accidents de circulació.

Aquestes crítiques, però, deixen veure una confusió entre responsabilitat objectiva i inversió de la càrrega de la prova i obliden que la responsabilitat objectiva funciona bé quan causant i víctima són distingibles i l'activitat del causant és com a tal perillosa. En cas contrari (i això és el que esdevé en les col·lisions de vehicles, ja que tots dos conductors són al mateix temps causants i víctimes, i tots dos desenvolupen una activitat perillosa) és més aconsellable acudir a regles que mesurin la incidència de les mesures de precaució de cada part en la producció del fet danyós, és a dir, a una regla pura de compensació de culpes. A més, en aquest cas, una regla de responsabilitat objectiva recíproca pels danys patits per l'altra part beneficiària, sense justificació aparent, als propietaris de cotxes més grans, cars i plens d'ocupants. Millor doncs, acudir a la culpa, i si aquesta no s'acredita, a l'assegurança *first party*.

Recórrer a la responsabilitat objectiva i, mitjançant aquesta, a l'assegurança de responsabilitat civil, sense una bona raó per fer-ho en termes d'eficiència preventiva, suposa preferir un sistema de reparació més car, com és l'assegurança *third-party*, en front d'un mecanisme més barat socialment i igualment apte, quan no més, per compensar, com és l'assegurança d'accidents. Sobre el major cost de l'assegurança *third-party* respecte de l'assegurança *first-party*, es poden consultar: George PRIEST, *The Current Insurance Crisis and Modern Tort Law*, 96 Yale Law Journal 1521 (1987) i Ralph WINTER, *The Liability Insurance Market*, 5 Journal of Economic Perspectives 115 (1991).

- Inexplicable - tot i que potser no tan greu com podria semblar per a l'eficiència del sistema del Dret de danys en el sector dels accidents d'automòbil - és la peculiar

interpretació jurisprudencial de la relació entre l'art. 1 de la Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor i l'art. 1902 del Codi civil.

El Tribunal Suprem prescindeix del fet que la primera és una norma especial que desplaça en el seu àmbit d'aplicació a la responsabilitat per culpa de l'art. 1902. Es tractaria, com a molt, al parer de la Sala 1^a, d'un factor addicional amb influència en el moderat però apreciable procés d'objectivació de la regla de responsabilitat per culpa en virtut de la responsabilitat per risc: SSTS, 1^a, 24.5.1996, 26.5.1997 i 12.12.1997.

Aquesta interpretació no pot ser, com a tal, compartida. La formulació de la regla de la responsabilitat objectiva com a regla legal en aquest sector d'accidents de circulació, amb l'objecte de poder prescindir d'un examen detingut de la conducta de l'agent causant del dany en termes de culpa o negligència, em sembla fora de qualsevol dubte raonable. D'alguna manera, el Tribunal Suprem sembla voler concedir a la responsabilitat per culpa un estatut superior al de la simple regla de responsabilitat, una més d'entre algunes alternatives, i convertir-lo en principi inspirador - tot i que matisable o moderable - de tot el Dret de danys o, almenys, de la responsabilitat civil extracontractual. No obstant, la repercussió negativa d'aquesta doctrina és probablement moderada. I no només pel caràcter predominantment retòric amb el que la Sala 1^a del Tribunal Suprem afirma o nega en el terreny conceptual de les regles de responsabilitat. La doctrina no és massa preocupant ja que tampoc ho és la puresa de la distinció entre responsabilitat per culpa i responsabilitat. Almenys pels qui creiem que la separació entre ambdues no és, ni analíticament ni pràcticament, tallant, sinó que comparteixen un nucli comú, pel que es valora globalment el cost de reduir el dany esperat i la virtualitat reductora d'aquest pel comportament del causant.

- Més seriosa és la defectuosa comprensió d'aquesta "objectivació" que semblen manifestar algunes decisions de la Sala 1^a (per exemple SSTS 16.9.1996 i 31.1.1997), quan entenen que no és possible aplicar una regla de responsabilitat objectiva o per risc, sinó una regla de culpa en sentit pur, quan la conducta de la víctima és enquadrable dins de la categoria de la culpa exclusiva del perjudicat (art. 1.2 Llei de Responsabilitat Civil i Assegurança en la Circulació de Vehicles a Motor). La perillositat de la conducció i la regla de responsabilitat aplicable, doncs, dependrien del comportament de la víctima concreta.

Amb aquesta visió es desnaturalitza totalment el fonament de la perillositat per la responsabilitat objectiva (i aquí tan li fa que sigui concebuda com una regla separada per complet de la de la culpa o més aviat com un simple desplaçament, respecte d'aquesta, del nivell on es realitza l'anàlisi cost-benefici). La responsabilitat objectiva ofereix avantatges en la regulació d'activitats inherentment perilloses, és a dir, aquelles que, encara que es realitzin amb el nivell de precaució *strictu sensu* socialment desitjable, segueixen mantenint uns nivells apreciables de dany esperat (bé per l'alta probabilitat del dany o bé per la seva magnitud elevada). I aquesta perillositat és la de l'activitat *per se*, i no depèn de que, *a posteriori*, qui desenvolupa l'activitat perillosa (com la de conduir un vehicle a motor, que almenys per comparació amb formes no motoritzades de transport, sembla ser-ho) es trobi amb una víctima prudent o amb una altra imprudent. Una activitat podrà o no ser qualificada com a perillosa, però el comportament de cura de la víctima concreta no és, ni ha de ser, un factor en el judici sobre la perillositat. A més, tenint present que el causant, a l'hora de decidir el seu comportament (nivell d'activitat i de precaució) ignora si la víctima potencial desconeguda serà o no en concret prudent,

tampoc podrà saber de manera anticipada quina regla de responsabilitat regirà el desenvolupament de la seva activitat. Quelcom de ben diferent és que si l'accident és d'un tipus en el qual el comportament de la víctima influeix en el risc d'accident (accident bilateral, en la terminologia de l'anàlisi econòmica del dret), aquest comportament no ha de quedar al marge de la regla de responsabilitat. Si la víctima no resulta de cap manera "penalitzada" per no adoptar les precaucions necessàries per reduir el risc de dany, una regla de responsabilitat objectiva indueix manca de compte a les víctimes potencials. Això augmenta la correcció de la responsabilitat objectiva amb regles de negligència contributiva (*contributory negligence*) o negligència comparativa (*comparative negligence*), però no pas que la regla aplicable depengui de que la víctima hagués estat o no negligent.

- En algunes sentències de la Sala 1^a del Tribunal Suprem en matèria d'accidents de circulació s'entreveu una altra confusió no menys greu: l'equiparació de l'objectivació de la responsabilitat amb la inversió de la càrrega de la prova de la culpa del causant del dany, en benefici de la víctima: SSTS, 1^a, 17.7.1996, 31.1.1997 i 12.12.1997. Aquesta identificació és criticable.

Les regles de responsabilitat i les regles sobre càrrega de la prova poden perseguir i, en bona mesura, així ho fan, finalitats substancialment diferents en el terreny conceptual i, cosa que encara és més important, en el pràctic.

Les primeres pretenen essencialment minimitzar el cost social dels accidents, entès aquest com la suma dels danys que se'n deriven i el conjunt del cost de les mesures de precaució dirigides a evitar-los. Les segones, al seu torn, es dirigeixen fonamentalment a minimitzar la suma dels costos de presentar elements de prova per fonamentar amb èxit les pròpies pretensions en el procés judicial, i els costos derivats d'una decisió errònia de l'òrgan judicial. És cert, no obstant, que dins dels costos de l'error judicial s'hi haurien d'englobar, en l'àmbit del Dret de danys, els provocats en els nivells de prevenció per la decisió judicial equivocada. En resum, els objectius socials del Dret de danys sí que incideixen en els de les regles sobre càrrega de la prova, encara que sigui de manera mediata i parcial.

Tot i aquesta correlació, els factors específics que han de pesar en l'elecció d'una o d'una altra regla de responsabilitat o d'una o d'una altra atribució de la càrrega de la prova, són substancialment diferents. Una preferència per la responsabilitat objectiva en un cert sector de danys es recolza en factor com la perillositat intrínseca de l'activitat, la rellevància del nivell d'activitat del causant en el dany esperat, el caràcter unilateral o bilateral de l'accident i, dins d'aquest, la major o menor incidència del nivell d'activitat de la víctima. En canvi, la imposició de la càrrega de la prova de la culpa sobre el demandat es recolza en factors com el menor cost, en comparació amb el demandant, de presentar-ne prova, la menor transcendència de la imposició de responsabilitat sobre el causant que la de la no percepció d'indemnització per la víctima, o la probabilitat prèvia més gran (en sentit bayesià) de que el causant fos negligent enfront de que no ho fos. De fet, si alguna rellevància haguessin de tenir aquests factors que sustenten la preferència per l'objectivació de la responsabilitat en l'atribució de la càrrega de la prova, el seu pes faria inclinar la balança cap a la imposició de la càrrega de la prova sobre la víctima-demandant, i no sobre el causant-demandat, com s'acredita en el meu treball "*Càrrega de la prova i regles de responsabilitat*". Però aquesta és una altra història.

Apèndix 1

TIPUS D'ACCIDENTS	TOTAL GENERAL				
	ACC. AMB VÍCTIMES		VÍCTIMES		
	TOTAL	MORTALS	MORTS	GREUS	LLEUS
COL·LISIÓ DE VEHICLES EN MARXA					
FRONTAL	6.194	679	996	4.159	7.661
FRONTAL-LATERAL	25.695	716	1.078	8.219	30.402
LATERAL	8.074	148	208	2.055	8.754
POSTERIOR	13.736	209	305	3.219	16.738
MÚLTIPLE O EN CARAVANA	2.445	82	128	876	4.527
COL·LISIÓ VEHICLE-OBSTACLE A LA CALÇADA					
VEHIC. ESTAC. O AVARIAT	1.582	41	65	469	1.617
TANCA DE DEFENSA	604	25	32	212	587
BARRERA DE PAS A NIVELL	14	1	1	5	18
ALTRE OBJECTE O MATERIAL	836	33	40	252	893
ATROPELLAMENT DE PERSONES					
VIANANT SOSTENINT BICICL.	104	10	12	40	61
VIANANT REPARANT VEHIC.	68	15	20	29	43
VIANANT AÏLLAT O GRUP	12.399	700	933	3.918	9.797
CONDUCTOR D'ANIMALS	14	2	2	6	9
ATROPELLAMENT D'ANIMALS					
CONDUÏT O EN RAMAT	63	2	2	25	65
ANIMALS DEIXATS ANAR	434	9	13	117	480
CAPGIRAMENT A LA CALÇADA	2.753	78	102	828	2.524
SORTIDA DE LA CALÇADA (ESQUERRA)					
TOPADA AMB ARBRE O PAL	988	79	101	448	903
TOPADA AMB MUR O EDIFICACIÓ	1.024	82	107	460	994
TOPADA AMB CUNETA O VORERA	1.184	57	75	526	1.184
ALTRE TIPUS DE TOPADA	1.360	138	177	635	1.385
AMB DESPENYAMENT	543	67	79	315	490
AMB CAPGIRAMENT	3.929	283	366	1.986	3.993
EN PLA	379	6	8	104	420
ALTRA SORTIDA	152	8	9	47	164
SORTIDA DE LA CALÇADA (DRETA)					
TOPADA AMB ARBRE O PAL	1.432	121	154	734	1.415
TOPADA AMB MUR O EDIFICACIÓ	1.100	96	123	555	1.072
TOPADA AMB CUNETA O VORERA	1.750	94	120	773	1.724
ALTRE TIPUS DE TOPADA	1.713	126	164	790	1.671
AMB DESPENYAMENT	691	101	132	435	637
AMB CAPGIRAMENT	3.112	216	281	1.534	3.296
EN PLA	596	13	18	189	595
ALTRA SORTIDA	228	9	11	64	232
ALTRE TIPUS D'ACCIDENT	2.374	73	95	640	2.362
TOTAL	97.570	4.319	5.957	34.664	106.713

APÈNDIX 2

Els grups de casos

1) Col·lisions en marxa:

- STS, 1ª, 17.6.1996 (RAJ 5070)
- STS, 1ª, 17.7.1996 (RAJ 5676). Col·lisió entre motocicleta conduïda pel demandant amb els llums apagats i l'automòbil conduït pel codemandat. L'actor va al·legar que la motocicleta es trobava aturada a la vora de la carretera quan fou envestida pel cotxe, però aquestes afirmacions no foren provades al judici.
- STS, 1ª, 3.10.1996 (RAJ 7009). La motocicleta en la que, com a acompanyant, viatjava la demandant (gimnasta professional i entrenadora nacional de gimnàstica) va topar amb el turisme conduït pel codemandat en un tram corb, estret i pendent de carretera a la Illa de Tenerife. La demandant patí lesions que li van causar invalidesa absoluta per a realitzar ambdues activitats i que van determinar una incapacitat del 35% per a qualsevol treball físic.
- STS, 1ª, 12.5.1997 (RAJ 3837). En una travessia regulada per semàfors van topar un turisme, en el que viatjava el demandant, i un autobús urbà de l'Empresa Municipal de Transports de Madrid. El demandant va patir a conseqüència de la col·lisió l'amputació de la cama dreta a l'alçada de la meitat de la cuixa.
- STS, 1ª, 24.5.1997 (RAJ 4323). Col·lisió en cadena a l'A-7 provocada per un banc de boira: un semiremolc va topar amb la part posterior d'un camió cisterna que, en incendiar-se, va ocasionar la mort del seu conductor.
- STS, 1ª, 26.5.1997 (RAJ 4242). En una carretera local granadina, un automòbil va envair la meitat oposada de la calçada, topant frontalment contra un altre que circulava en sentit contrari a velocitat excessiva (60 km/h. en front dels 40 km/h. de velocitat màxima permesa). La vídua i fills del difunt conductor del primer vehicle veieren desestimada la seva pretensió indemnitzatòria per culpa exclusiva de la víctima.
- STS, 1ª, 6.3.1998 (RAJ 1496). Novament, culpa exclusiva de la víctima: en circular a velocitat excessiva, un turisme va envair el carril contrari topant contra un camió. Va morir el conductor i resultaren ferits els altres ocupants del cotxe. La vídua i fills del difunt veieren desestimada la seva demanda a totes les instàncies.
- STS, 1ª, 10.3.1998 (RAJ 1283). Col·lisió que va provocar l'incendi del vehicle en el que viatjaven pare i filla.
- STS, 1ª, 1.4.1998 (RAJ 1868). Culpa exclusiva de la víctima: col·lisió amb camió que circulava en sentit contrari, provocada per l'avançament temerari realitzat pel conductor difunt.
- STS, 1ª, 11.5.1998 (RAJ 3189). Similar a l'anterior: excés de velocitat, invasió de carril contrari, col·lisió mortal amb automòbil que circulava en sentit oposat.
- STS, 1ª, 4.7.1998 (RAJ 5779). El conductor d'un vehicle en va perdre el control en prendre un revolt i va envestir una furgoneta. El lesionat conductor de la furgoneta va reclamar el

pagament de 20 milions al propietari i a l'assegurador de l'automòbil. Li van concedir 413.400 pessetes.

- STS, 3^a, 28.10.1998 (RAJ 8420). El vehicle conduït pel fill dels demandants va travessar la mitjana d'una autovia, va envair la calçada contrària i va topar amb un altre automòbil. Es va refusar la indemnització de 50 milions sol·licitada a l'aleshores MOPT (Ministeri d'Obres Públiques i Transports) per la defectuosa instal·lació i ajust de la tanca metàl·lica de protecció de la mitjana.
- STS, 3^a, 12.11.1998 (RAJ 9148). Una errada en el funcionament dels semàfors reguladors del trànsit a la Ronda d'Estacions d'A Coruña provocà la col·lisió de tres vehicles. L'Ajuntament de la ciutat fou condemnat a indemnitzar els danys patits per un dels conductors, amb deducció del que ja havia cobrat de les companyies d'assegurances.

2) Atropellament de persones

- STS, 1^a, 24.5.1996 (RAJ 4009). Un sindicalista, membre d'un piquet de vaga del sector de transports, creuà la calçada fugint de diversos agents de la Policia Nacional i fou atropellat per un camió. La demanda de la vídua fou desestimada a totes les instàncies perquè es va considerar que el resultat danyós produït era imputable en exclusiva a la *"irreflexiva, negligente y descuidada conducta del peatón"*.
- STS, 1^a, 16.9.1996 (RAJ 6563). Novament, culpa exclusiva de la víctima: una dona barcelonina fou atropellada per un taxi mentre tractava de creuar la calçada per un lloc poc visible i no destinat als vianants, on a més, aparegué de manera sobtada.
- STS, 1^a, 28.7.1997 (RAJ 5810). Un nen de cinc anys va morir atropellat per un ciclomotor en el que circulaven un noi de dotze anys i la seva germana de vuit. Els pares del difunt reclamaren i obtingueren una indemnització dels pares del conductor i de l'asseguradora del ciclomotor.
- STS, 1^a, 26.9.1997 (RAJ 6862). Jove de 17 anys (incapacitat als 21 per raons no especificades a la sentència, però en aparença no relacionades amb les seqüeles de l'accident) atropellat en creuar la calçada per un lloc no senyalitzat pel pas de vianants.

3) Sortides de la calçada

- STS, 1^a, 19.9.1996 (RAJ 6719). Un conductor de 24 anys morí al precipitar-se l'Opel Corsa que conduïa fora de la carretera nacional 332. Aparentment, no hi hagué intervenció d'altres vehicles o persones, i les condicions atmosfèriques i de visibilitat eren bones. Uns mesos més tard, el concessionari Opel de Dénia va comunicar als pares del difunt que General Motors havia detectat defectes a les vàlvules de regulació de frenat del model de cotxe amb el que havia mort el seu fill. La demanda contra General Motors per 20 milions fou desestimada finalment pel Suprem.
- STS, 1^a, 12.11.1996 (RAJ 7955). Un empleat morí en sortir-se el seu cotxe de la calçada durant un viatge de treball al finalitzar la jornada laboral ordinària i sense respectar les normes de descans, viatge ordenat per l'empresa per la que treballava l'accidentat. La vídua va reclamar 20 milions i en va obtenir 5, en apreciar-se compensació de culpes.
- STS, 1^a, 18.3.1997 (RAJ 1720). Un treballador agrícola morí al caure el tractor que conduïa – amb excés de velocitat – a una sèquia. La vídua del difunt va reclamar als propietaris del

tractor 20 milions, obtenint-ne finalment 3: malgrat l'evident negligència de la pròpia víctima, el tractor no disposava ni de la cabina ni del bastidor exigits reglamentàriament.

- STS, 1ª, 3.5.1997 (RAJ 3668). Un conductor de tractor amb remolc morí al caure el seu vehicle a un col·lector d'aigües. La vídua del difunt va reclamar al propietari del tractor una indemnització de 50 milions, que va quedar reduïda a 8.
- STS, 3ª, 16.4.1996 (RAJ 3214). Els pares de dos joves que havien caigut amb el seu cotxe al riu Viñao van reclamar 8 milions per cadascun a l'Ajuntament de Gijón, al·legant la senyalització defectuosa de la via i l'omissió del tancament de la carretera al trànsit davant de les adverses condicions meteorològiques. La pretensió fou denegada pel TSJ i el TS.
- STS, 3ª, 7.11.1996 (RAJ 7898). El cotxe conduït pel fill del demandant es va sortir de la via al km. 6,4 de la carretera nacional VI, i va topa contra un fanal amb resultat fatal pel conductor. Es va desestimar la pretensió a totes les instàncies per entendre's que no hi havia relació de causalitat entre el dany i l'activitat administrativa.
- STS, 3ª, 25.11.1996 (RAJ 8074). El conductor d'un turisme morí al sortir-se el seu cotxe de la carretera en un revolt perillós i caure al riu Sorravides. La vídua va reclamar 30 milions a l'Ajuntament de Torrelavega. El TSJ de Cantàbria va concedir 4.500.000 de pessetes en apreciar concurrència de culpes i el TS confirmà la sentència.
- STS, 3ª, 5.6.1997 (RAJ 5945). Un nen de 14 anys va quedar tetraplègic a conseqüència de la caiguda que va patir amb la seva bicicleta en un esglaó lateral de la carretera, sense protecció i dissimulat per vegetació. La responsabilitat patrimonial de la Comunitat Foral de Navarra es va reconèixer a les dues instàncies.
- STS, 3ª, 29.10.1998 (RAJ 9519). L'accidentat va al·legar que el seu cotxe havia derrapat i s'havia sortit de la carretera a causa del disseny defectuós i falta de conservació d'una carretera asturiana. La via era propietat d' "Ensidesa" i no del Principat d'Astúries, raó per la qual es va desestimar la pretensió a les dues instàncies.
- STS, 3ª, 6.11.1998 (RAJ 9525). El demandant va reclamar 31 milions pels danys derivats de la sortida del camió que conduïa de la Nacional 634. Es va al·legar que el fet que l'asfalt estigués excessivament reliscós fou la causa de l'accident. L'Audiència Nacional va concedir 6 milions en apreciar concurrència de culpes i el TS confirmà la sentència.
- STS, 3ª, 27.5.1999 (RAJ 5081). El fill del demandant morí al sortir-se el seu ciclomotor del carrer de Palma de Mallorca per on circulava. El carrer no tenia voreres ni proteccions laterals, però sí un revolt tancat i un profund esglaó lateral. Es va comprovar l'excés de velocitat del conductor. Culpa exclusiva de la víctima.

4) Obstacles a la calçada

- STS, 1ª, 27.2.1996 (RAJ 1266). El vehicle conduït per un membre de la Guàrdia Civil en servei de carretera va topa contra una cavalleria que va irrompre sobtadament a la via, patint l'agent greus lesions que motivaren la seva incapacitació. L'esposa de l'accidentat va reclamar en representació seva 21.398.000 pessetes, obtenint una quantitat molt pròxima a aquesta a totes les instàncies.
- STS, 1ª, 17.3.1998 (RAJ 1122). Un jove que conduïa el seu ciclomotor una nit de gener de 1992 va topa contra un pi caigut sobre un camí rural per l'efecte de pluges intenses en dies

anterior. Les seqüeles de l'accident foren gravíssimes: tetraplègia completa per lesió medul·lar a l'alçada de les vèrtebres cervicals. La víctima va reclamar 250 milions a diverses entitats públiques i va obtenir finalment del TS la condemna solidària de l'Ajuntament de l'Estrada i de la Junta de Galícia al pagament de 30 milions, més una pensió vitalícia anual de 5.475.000 pessetes.

- STS, 1ª, 5.5.1998 (RAJ 3070). Un motorista i el seu acompanyant, que circulaven per autopista, van patir lesions al creuar-se en el seu camí un gos "*procedente de sitio ignorado*". L'empresa concessionària de l'autopista fou condemnada a pagar 10 milions per les lesions, seqüeles i danys morals.
- STS, 1ª, 21.11.1998 (RAJ 8751). Tres cavalls irromperen a la carretera colpejant el ciclomotor conduït pel demandant, causant-li greus lesions. La quantitat sol·licitada de 100 milions es va reduir a 73.311.837, essent condemnats al seu pagament el propietari dels animals, i la seva asseguradora fins a la quantitat coberta per la pòlissa (5 milions).
- STS, 3ª, 2.12.1996 (RAJ 8754). Un vehicle es va introduir en una zona d'obres a 70 km/h. (amb límits successius de velocitat de 60, 40 i 30 km/h.). L'excés de velocitat i l'abundant grava a la calçada determinaren un greu accident amb resultat de mort d'un dels ocupants. El TS va entendre que la Diputació de Huelva no havia estat responsable de l'omissió del plafó indicador "*Obras, gravilla suelta*" ja que els concrets límits de velocitat havien constituït advertència suficient.
- STS, 3ª, 25.3.1997 (RAJ 2295). La conductora d'un ciclomotor va patir un accident provocat per un solc no senyalitzat a la calçada.
- STS, 3ª, 19.4.1997 (RAJ 3233). Un conductor de moto patí lesions a causa d'una capa de fang sobre la calçada d'entre 15 i 20 cm. de gruix. El fang s'havia acumulat a causa de pluges torrencials que havien després terra del rebaix de la carretera. A les dues instàncies, la Generalitat de Catalunya fou condemnada a indemnitzar: l'amuntegament de fang es podia haver retirat o, almenys, senyalitzat degudament.
- STS, 3ª, 5.12.1997 (RAJ 8783). Accident mortal en un punt quilomètric molt perillós (s'havien comptabilitzat 10 accidents en dos mesos). Després de l'accident, s'hi va col·locar la senyalització de revolts perillosos i una capa de ferm antilliscant. Es va denegar la responsabilitat en entendre que la via es trobava en bon estat de conservació.
- STS, 3ª, 10.10.1998 (RAJ 8835). Un eucaliptus plantat al marge de la carretera comarcal Castelldefels-Sitges va caure un dia de vent sobre la calçada i una de les seves branques va topar amb el vehicle on viatjaven els demandants, que van patir lesions de diversa consideració. En contra del que pretenia la Generalitat de Catalunya, el TSJ de Catalunya i el TS van refusar la qualificació com a força major del vent i la van condemnar a pagar els danys personals i materials.
- STS, 3ª, 15.10.1998 (RAJ 8349). El demandant va al·legar que l'accident de trànsit que patí fou causat per la posició incorrecta d'una fita a la calçada. No s'admeté responsabilitat de la Diputació General d'Aragó ja que no s'acredità suficientment el nexa causal.
- STS, 3ª, 24.10.1998 (RAJ 8847). Un automobilista patí un accident després de passar el seu vehicle per un profund bassal d'aigua (0,20 metres) a la calçada, provocat per l'obturació d'un desguàs de la carretera. La Junta de Galícia fou considerada responsable a les dues instàncies.
- STS, 3ª, 4.5.1999 (RAJ 4911). El fill dels demandants morí en topar la seva moto contra els baladres de la mitjana, que envaïen fins a 70 cm. de la vora de la carretera. L'Audiència

Nacional va concedir una indemnització de 5 milions i el Tribunal Suprem la va confirmar: malgrat la negligència de la víctima, el MOPT havia vulnerat el seu deure de manteniment de la mitjana.

- STS, 3^a, 6.5.1999 (RAJ 4797). Un tinent mèdic de l'Armada va patir un accident degut a que la carretera costera per on circulava es trobava inundada per efecte d'un cop de mar. L'Audiència Nacional i el Tribunal Suprem van desestimar la demanda ja que van apreciar que la víctima havia estat greument negligent tenint en compte les condicions meteorològiques.
- STS, 3^a, 13.5.1999 (RAJ 4807). La dona del demandant morí a conseqüència d'un accident provocat per un gran solc a la calçada. El TSJ de Galícia va concedir una indemnització de 2 milions, confirmada pel Tribunal Suprem.

* Traducció al català de Marc-R. Lloveras.